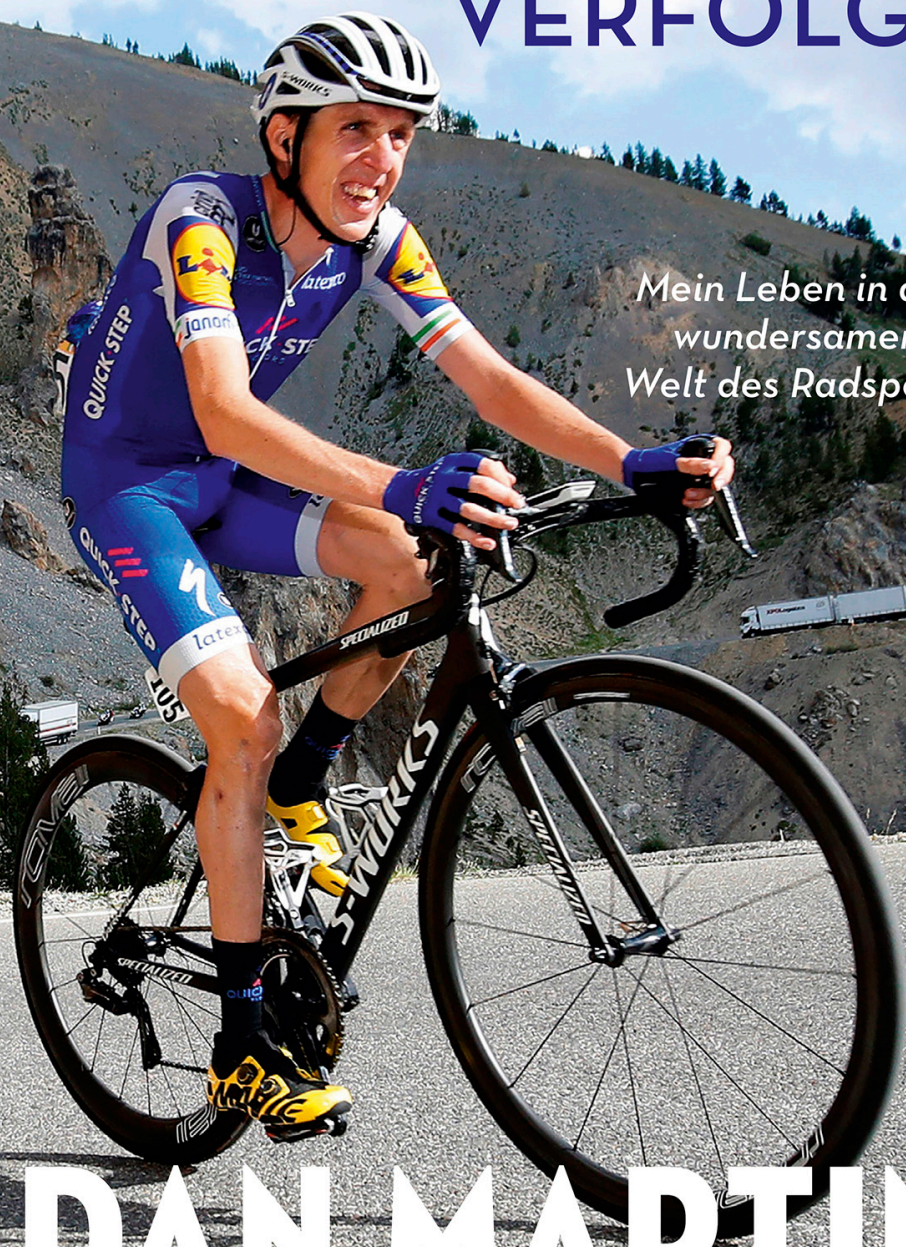


# VON PANDABÄREN VERFOLGT

*Mein Leben in der  
wundersamen  
Welt des Radsports*



# DAN MARTIN



**Dan Martin**

mit Pierre Carrey

# **VON PANDABÄREN VERFOLGT**

Mein Leben in der wundersamen  
Welt des Radsports

*Aus dem Englischen*

*von Olaf Bentkämper*





# Inhalt

Kapitel 1	Der Sprint mit dem Panda	7
Kapitel 2	Blut auf den Pedalen (Die Angst, nicht mehr aufzustehen)	16
Kapitel 3	Es gibt keine kleinen Anstiege (Die Angst, dass die Erde flach ist)	24
Kapitel 4	Twiggy schließt sich der Armada an (Die Angst, ein Trackie zu werden)	39
Kapitel 5	Pom! Pom! Pomme! (Die Angst, nicht gut genug zu sein)	53
Kapitel 6	Süßigkeiten oder Rotwein (Die Angst, zu schnell zu fahren)	65
Kapitel 7	Team Garmin ist sauber (Die Angst vor Doping)	78
Kapitel 8	Sean Kelly austricksen (Die Angst vor dem Verlieren)	92
Kapitel 9	Die Geburt des Pandas	103
Kapitel 10	Die Glocken, die Glocken (Die Angst, zu spät dran zu sein)	112
Kapitel 11	Gefangen im Tour-de-France-Trubel (Die Angst, besessen zu werden)	123
Kapitel 12	Eine Philosophie der Stürze (Die Angst hinzufallen)	135
Kapitel 13	Der Panda kommt aus dem Unterholz	147
Kapitel 14	Ein Schiff ohne Kapitän (Die Angst, ein Leader zu sein)	154

Kapitel 15	Das Rennen der gebrochenen Knochen (Die Angst, den eigenen Körper zu zerstören)	167
Kapitel 16	Ein Kletterer in Flandern (Die Angst vor dem Wind)	179
Kapitel 17	Ein Panda im Schnee	191
Kapitel 18	Geheimnisse der Berge (Die Angst vor dem Klettern)	196
Kapitel 19	Eine schwarze Katze kreuzt meinen Weg (Die Angst vor dem Abfahren)	206
Kapitel 20	10 Crêpes für 5 Euro (Die Angst davor, Spaß zu haben)	219
Kapitel 21	Operation Tour de France (Die Angst, eine einmalige Chance zu verpassen)	231
Kapitel 22	Ich als Super Combatif (Die Angst zu attackieren)	244
Kapitel 23	Das Ende des Pandas	259
Kapitel 24	Noch ein Team (Die Angst vor Überraschungen)	263
Kapitel 25	Ein letzter Triumph in den Bergen (Die Angst vor dem Aufhören)	276
Kapitel 26	»Mr. Martin, Sie haben da etwas in Ihrem Kopf...«	291
Glossar		305
Danksagung		309



## **Es gibt keine kleinen Anstiege (Die Angst, dass die Erde flach ist)**

Meine erste Tour-de-France-Etappe war zermürbend, überwältigend, transzendent. Sie war 78 Kilometer lang und führte über zwei Pyrenäenpässe und dann die gleiche Strecke in umgekehrter Richtung zurück. Neun Stunden auf dem Rad. Die Sonne raubte mir den Atem, aber sie verbrannte mich nicht. Meine Haut blieb gespenstisch weiß. Ich war hungrig und durstig und ich zitterte. Wie durch ein Wunder schaffte ich es, meine Beine weiter kurbeln zu lassen. Ich hätte nicht glücklicher sein können, in diesem Sommer meines 17. Geburtstags.

2003 war ich noch Brite, und die Landesmeisterschaften fanden in Schottland statt. Die Strecke war auf Sprinter zugeschnitten und sagte mir nicht zu. Also machten wir Urlaub im Südwesten von Frankreich, in Luz-Saint-Sauveur, nicht weit vom Wallfahrtsort Lourdes entfernt. Für meine Eltern, meinen Bruder Tom und mich war es eine lange Fahrt von Birmingham aus. Wir mieteten ein Zelt auf dem Camping International, mit einem Pool und einer bedrohlichen Präsenz über uns. Wir brauchten nur nach oben zu schauen: Da war »er«. Er wusste, dass wir früher oder später nicht widerstehen konnten, seine Flanke zu erklimmen, aus Gier, aus Stolz, aus Leichtsinn. Der Col du Tourmalet war der Herr des Tals. Aber würde er ein sanfter Riese oder ein gemeines Monster sein?



Ich glaubte, ihn flüstern hören zu können: »Ich warte auf dich.« Am 20. Juli 2003 kam die Tour de France in Loudenvielle an, einem kleinen Dorf zwischen dem Port de Balès und dem Col d'Azet. Um die Zielankunft zu verfolgen, plante ich mit meinem Vater meine eigene Tour-Etappe, beginnend mit dem Tourmalet.

Ich hatte in einem Buch über den Pass gelesen, dass sein Name im örtlichen Dialekt »böser kleiner Umweg« bedeutet, weil die Bewohner des Tals Angst vor seinen Schluchten, seinen Stürmen, seinen Blizzards und sogar vor seinen Bären hatten. Im Jahr 1910, als die Tour de France zum ersten Mal über diesen Berg führte, rief einer der Teilnehmer, Octave Lapize, den Organisatoren des Rennens zu: »Ihr seid Mörder!«, als er an ihnen vorbeifuhr. Mit diesem Gedanken im Hinterkopf nahm ich diesen Giganten unter den Gebirgspässen mit viel Respekt und Demut in Angriff, in lockerem Tempo hinauffahrend. Auf dem Gipfel verriet mir ein Schild, dass ich eine Höhe von 2.115 Metern erreicht hatte. Ich war fast überrascht: War das schon alles? Die Anstrengung schien mir nicht viel abverlangt zu haben. Aber auch wenn ich es nicht ahnte, hatte der Pyrenäenriese den Grundstein für das Leiden gelegt, das mich auf dem Rückweg zerstören würde, als ich mir, mit Müdigkeit und Schmerzen ringend, seiner Auswirkungen nur allzu bewusst wurde. Das ist das Markenzeichen des Tourmalet.

Der folgende Pass, der Col d'Aspin, ist ein allmählicher Anstieg, der mich nicht so sehr forderte, auch wenn er alles andere als ein Kinderspiel war. Der größte Widersacher war die Hitze. Der Sommer 2003 war einer von der Sorte, den die Franzosen *canicule* nennen, das Land ächzte unter einer nicht enden wollenden Hitzewelle. Ich suchte auf Friedhöfen hinter Bergkirchen nach Brunnen, an denen ich meine Trinkflasche auffüllen konnte. Dann fuhren wir das Tal hinauf zum Fuß des Col de Peyresourde, wo wir ein paar Kilometer vor dem Ziel in Loudenvielle auf die Fahrer auf der Abfahrt warten würden. Zunächst sah ich eine kleine Aus-

reißergruppe, zu der Gilberto Simoni gehörte, der die Etappe gewinnen würde, und dann den Gegenangriff einiger Verfolger um Alexander Winokurow, der Lance Armstrong und Jan Ullrich distanziert hatte. Was mir jedoch besonders auffiel, war das Rauschen der Luft, als die Favoriten nur wenige Meter von mir entfernt vorbeizischten. Über das, was sich auf der Straße abspielte, las ich am nächsten Morgen auf dem Campingplatz in der Zeitung, aber das Renngeschehen war für mich nur von untergeordnetem Interesse. Die Tour de France war nur ein Vorwand. Ich war wegen der Pyrenäen hierhergekommen. Um die Pässe aus der Nähe zu sehen und um mich selbst zu entdecken. Tatsächlich ging es mir nach dem Ende der Etappe in erster Linie darum, vor Einbruch der Dunkelheit wieder auf dem Campingplatz zu sein.

Auf dem Rückweg suchte ich weiter nach Wasser, wo ich nur konnte. Die Temperaturen gingen auch gegen Ende des Nachmittags kaum zurück. Dann kam wieder der Tourmalet, der mir ins Ohr flüsterte: »Verstehst du jetzt? Das ist es, worum es beim Radsport geht...« Als wir den schwersten Teil des Anstiegs an der Skistation La Mongie erreichten, wurden wir von der Gendarmerie angehalten. Die Tour de France würde am nächsten Tag hier vorbeiführen, und sie hatten Order, die Straße für jedes Fahrzeug zu sperren, egal ob Auto, Wohnmobil oder Fahrrad... Ich weiß noch, dass sie sagten: »Sie müssen umkehren.« Das würde heißen, wieder hinunter und um den Pass herum durch die Täler zu fahren, was auf 65 zusätzliche Kilometer hinauslaufen würde. Es wurde dunkel. Es war unmöglich, noch drei Stunden lang in die Pedale zu treten. Mein Vater versuchte zu verhandeln. Er erklärte, dass wir auf der anderen Seite des Berges wohnten, am Fuße der Abfahrt. Aber die Gendarmen wollten davon nichts hören. Mein Vater blieb beharrlich. Ich sah, wie es am Gipfel immer dunkler wurde, und spürte, wie der Abendwind rund um den Berg auffrischte. Schließlich durften wir weiterfahren. Es waren noch einmal fünf Kilometer bergauf bis zur Passhöhe, dann eine

lange Abfahrt. Ich war kurz davor, auf dem Rad einzuschlafen, als wir den Campingplatz erreichten. Ich belebte mich wieder, indem ich kopfüber in den Swimmingpool sprang. Zischhhhhhh... Ich löste mich im Wasser auf wie eine Aspirin-Tablette. Ich weiß bis heute nicht, ob meine Mutter besorgt oder stolz war.

## **Tamworth-Pass (Höhe: 65 Meter)**

Ich hatte immer das Bedürfnis verspürt, mich von den Bergen motivieren zu lassen und Energie aus ihnen zu beziehen. Aber in Birmingham war ich sehr weit weg von allen richtigen Bergen... Ich kam am 20. August 1986 dort zur Welt, in einer Stadt, deren industrielles Erbe zum Teil dem innovativen Geist von James Watt, dem Erfinder der Dampfmaschine, zu verdanken ist, einem Mann, dessen Name unter Radfahrern Heiligenstatus genießt als unsere Maßeinheit, die Einheit, in der jede unserer Anstrengungen aufgezeichnet und analysiert wird. Birmingham hat keine Bergpässe, und Tamworth, die 75.000 Einwohner zählende Satellitenstadt, in der wir in einer Wohnsiedlung lebten, auch nicht. Aber ich hatte Glück. Unser Haus stand direkt neben einem leeren Stück Land mit einem kleinen, grasbewachsenen Buckel darauf.

Mein erster Tourmalet war einen Meter hoch. Der Gipfel war über eine 50 Meter lange »Straße« zu erreichen. Die durchschnittliche Steigung betrug fast vier Prozent. Ich war fünf Jahre alt. Das Schwierigste war, mit so kleinen Rädern bergauf zu sprinten und zu verhindern, dass mein Rad bergab wegrutschte. Meine Mutter und meine Großmutter Joy waren mein Fanclub. Mein Vater wartete auf der Passhöhe mit einer Flasche Wasser. Mein Großvater Vic, ein ehemaliger Grasbahnfahrer, war ebenfalls dabei und stoppte meine Zeiten. An schönen englischen Sommertagen zeichnete sich eine Bräunungskante direkt über meinen Socken ab.

Mein Bruder und ich bauten eine weitere Strecke, einen Kopfsteinpflasterabschnitt, der Paris-Roubaix würdig gewesen wäre, obwohl er nur zwei Meter lang war. Die Ziegelsteine, die wir dafür im Garten verlegt hatten, brachten unsere Räder zum Vibrieren. Auch hier wollte ich unbedingt, dass jemand meine Zeit stoppte, damit ich sah, wie lange ich für die Strecke brauchte. Dann ging es weiter auf unsere Bergstrecke, wo sich die imaginäre Ziellinie am Fuße unseres kleinen Hügels befand. In meiner Fantasie waren meine Konkurrenten zahlreich und furchteinflößend.

Ich sah mir im Fernsehen ebenso viele Radrennen wie Zeichentrickfilme an. Ich mochte die Sprints und auch die Kopfsteinpflaster-Klassiker. Als grandios und aufregend empfand ich aber vor allem die Bergetappen, auf denen man den Fahrern zusah, wie sie sich auf den Serpentinaen hin und her schlängelten und sich mit wackelnden Köpfen mit Bergen duellierten, die viel, viel größer und mächtiger waren als sie selbst. Ich war vom Radsport durchdrungen. Er war und ist immer noch mein natürliches Element. Aber ich hatte keine Poster von Radrennfahrern in meinem Zimmer hängen. Ich habe keine Bilder aus den Zeitschriften ausgeschnitten, die immer auf dem Wohnzimmertisch lagen. Als Kind und als Jugendlicher hatte ich nie einen Helden im Peloton. Außer meinem Vater.

Ich war fast seit meiner Geburt der glühendste Fan meines Vaters. Ich erlebte mein erstes Rennen vom Straßenrand aus, als ich gerade mal einen Monat alt war. Meine Mutter stellte den Kinderwagen im Schatten eines Baumes ab, idealerweise auf dem Gipfel eines Hügels. Sie achtete darauf, nicht versehentlich meinem Vater eine Milchflasche und mir eine Dose Energydrink zu reichen. So wurde ich Zeuge des Endes von Neil Martins Karriere. Er hatte Großbritannien stolz bei zwei Olympischen Spielen vertreten, 1980 in Moskau und 1984 in Los Angeles, und 1984 die nationale Straßenmeisterschaft gewonnen. Alle sagten, er hätte

das Potenzial gehabt, sich bei einem der großen Rennställe durchzusetzen, aber er musste sich mit zweitklassigen Teams in den Niederlanden und Luxemburg zufriedengeben. Mein Vater hatte in dieser Hinsicht kein Glück.

Er zog sich Ende 1988, als ich zwei Jahre alt wurde, offiziell aus dem Radsport zurück. Sein in Großbritannien ansässiges Profiteam stand kurz vor dem Aus. Er hatte ein Angebot, in der aufkommenden Disziplin des Mountainbikings, die aus den USA nach England importiert wurde, Rennen zu fahren, aber aus dem Projekt wurde nichts. Mit 28 Jahren gab er den Radsport auf, um, wie er sagt, »seine Familie zu ernähren«. Er kehrte zu seinem Beruf als Drucker zurück, den er in seiner Jugend ausgeübt hatte. Folglich sind meine ersten Erinnerungen an ihn auf einem Fahrrad nicht auf einer Rennmaschine, sondern auf seinem »Arbeitsrad«, komplett ausgestattet mit Schutzblechen und Lampen. Er stand jeden Morgen um sechs Uhr auf, um zur Arbeit zu fahren. Er fuhr zwischen 60 und 80 Kilometer am Tag. Seine Leidenschaft für den Rennsport hatte ihn nicht verlassen; an den Wochenenden und in den Ferien heftete er sich weiterhin eine Startnummer an und nahm an Amateurrennen teil. 1994 kam er bei der Belgien-Rundfahrt noch einmal für die Nationalmannschaft zum Einsatz. Danach beendete er seine Amateurkarriere. Ihm fehlte die Zeit, um sich auf all die schönen Rennen vorzubereiten, die er liebte. Aber 2000, als ich mit dem Radsport begann, fing er wieder an, und ich fuhr an seiner Seite. Er war mein Vorbild. Mein Vater lehrte mich alles über harte Arbeit, Ehrlichkeit und Mut.

## **Alpe d'Huez (Höhe: 1.850 Meter)**

Ich fuhr los, ohne mich aufzuwärmen. Alpe d'Huez ist von Anfang an steil, eine harte Prüfung, ein Anstieg, den man ernst nehmen

muss, wenn man sich ihn langsam und unerbittlich hinaufschleppt. Die Straße bergauf ist 14,4 Kilometer lang und hat eine durchschnittliche Steigung von 7,9 Prozent. In den Kurven, in denen das Gefälle jeweils deutlich abflacht, konnte ich mein Tempo erhöhen. Es gibt 21 von ihnen, und in jeder redete ich mir ein, dass ich immer schneller wurde und wie eine Flipperkugel von einer Spitzkehre zur nächsten sprang. Kurve 10: Ich passierte das, was ein paar Jahre später zur »Kurve der Iren« werden würde, mit grün gestrichenem Asphalt und Bordstein, flatternden Fahnen und einer Atmosphäre, die lautstark war, wenn auch nicht ganz so ausgelassen wie drei Kurven weiter oben. Kurve 7: Ich fuhr durch die »Kurve der Holländer«, wo alles orange ist, wenn die Tour de France auf dem Weg hinauf zur Skistation hier vorbeikommt, ein berühmter Treffpunkt, an dem übermütige, nach Bier riechende Horden bis auf einen schmalen Korridor die komplette Straße ausfüllen. Oberhalb davon wurden die Zahlen an den Kurven stetig kleiner, bis ich den Ort Alpe d'Huez und das Ziel des Anstiegs auf der Avenue du Rif Nel erreichte, das von einem Kamm hoher Gipfel überragt wird.

Es war der Sommer 2000. Mein Vater hatte mir im Winter die frohe Kunde überbracht: »Dieses Jahr machen wir Campingurlaub in Alpe d'Huez. Du kannst dort hinauffahren, wenn du willst.« Er hatte von seinem Arbeitgeber, der Firma Motul, ein paar Tage frei bekommen. Auch meine Mutter hatte sich ein paar Tage von ihrem Job in einem Einkaufszentrum frei nehmen können. Natürlich »wollte« ich es probieren, aber ich hatte mein Rad bis dahin noch nicht wirklich viel benutzt. Mein Vater stellte eine Bedingung: Ich würde mich darauf vorbereiten müssen. Wir unternahmen etwa zehn Trainingsfahrten auf den flachen Strecken rund um Tamworth. Die elfte Fahrt ging dann hinauf nach Alpe d'Huez.

Genau wie 2003, an jenem verrückten Tag auf dem Tourmalet, begleitete mich mein Vater, der mal neben mir, mal hinter mir fuhr und mich meinen eigenen Rhythmus finden ließ. Ich war

fest entschlossen, alles zu geben. Ich wollte eine respektable Zeit erreichen. Für den Anstieg brauchte ich eine Stunde und acht Minuten, doppelt so lange wie die Profis. »Für dreizehneinhalb Jahre ist das super«, sagte mein Vater aufmunternd. Er kaufte einem der Fotografen, die ihren Lebensunterhalt damit bestritten, Radfahrer auf dem Weg nach oben zu knipsen, eine Aufnahme ab. »Hier ist ein Geschenk für dich!«, sagte er. Auf dem Foto sehen meine Beine und Arme sehr lang aus. Ich habe die Ärmel meines Trikots hochgekrempelt, um meine Bräune auf dem Rad noch besser zur Geltung zu bringen. Meine Hände liegen oben auf dem Lenker, um die Spannung in meinen Armen zu lösen. Mein Blick ist starr geradeaus statt nach oben gerichtet. Meine Miene zeugt von äußerster Konzentration. Nichts deutet auf die Euphorie hin, die sich in meinem Inneren aufbaut. Ich war auf die nächste Kurve konzentriert und genoss die Zeit, die mir bis zum Gipfel blieb. Mir war, als würde ich die Musik aus einem James-Bond-Film hören, die mich anspornte, schneller zu fahren, um meinen Verfolgern zu entkommen. So wie 007 mein Leinwandheld war, waren die Berge zu meinem Lieblingsschauplatz für Actionfilme geworden.

## **Mallory Park (Höhe: 121 Meter)**

Meine erste Attacke an einem Anstieg in einem Rennen fand auf der Motorsport-Rennstrecke Mallory Park zwischen Hinckley und Leicester in der Nähe von Birmingham statt. Ich war stolz darauf, dass ich meine ersten Schritte als Rennfahrer auf einer Rennstrecke machte, die eine Institution im Motorsport war. Mallory Park war während des Zweiten Weltkriegs erbaut worden und wurde zunächst für Pferderennen genutzt, bevor das Gelände zu einer Rennstrecke für brandneue Lotus-Boliden und andere Rennwagen

wurde. Mehr als 20.000 Zuschauer füllten früher die Tribünen. In den 1990er-Jahren wurden die Rundenrekorde gebrochen: 204,58 km/h in einem Formel-1-Auto und 157,49 km/h auf einem Motorrad auf der 2,173 Kilometer langen Runde. Um diese Zeit herum entdeckte ich die Rennstrecke für mich. Ich schaute mir die Britischen Superbike-Meisterschaften an und kehrte auf meinem Rad zurück, aber mit der Einstellung eines Motorsportpiloten.

Ich baute darauf, dass sich der »Anstieg« im Mallory Park, eine 200 Meter lange Rampe mit einer durchschnittlichen Steigung von etwa vier Prozent, für viele im Feld als überraschender Scharfrichter entpuppen würde, der die Spreu vom Weizen trennte. Als ich das erste Mal auf dieser Strecke fuhr, mit 14 Jahren, gab es keine einzige Attacke. Wir fuhren einfach darüber hinweg, in hohem Tempo, zwei Reihen von Fahrern, die kreiselten; die einen arbeiteten sich nach vorne, um die Führung vorne im Wind zu übernehmen, die anderen ließen sich ans Ende zurückfallen, um sich hinten wieder anzuschließen, als ob wir in einer Ausreißergruppe wären. Aber wir waren keine Ausreißergruppe. Wir waren das Peloton. Offensichtlich ging es meinen Konkurrenten, die es gewohnt waren, so zu fahren, darum, im Flachen Geschwindigkeitsrekorde aufzustellen und dann um den Sieg zu sprinten.

Anfangs hielt ich mich im hinteren Teil des Feldes auf und fuhr nach bewährtem Muster. Niemand kannte mich. Bis vier Runden vor Schluss verhielt ich mich unauffällig. Dann, als wir den Anstieg erreichten, beschleunigte ich mit aller Kraft. Ich konnte mich absetzen, wurde aber bald von der »Ausreißergruppe« eingeholt. In der nächsten Runde das gleiche Szenario, was einige Fahrer veranlasste, mich zum ersten Mal anzusprechen: »Warum attackierst du? Wir müssen zusammen fahren.« Mussten wir das wirklich? Ich erholte mich zwei Kilometer lang. Dann kam die letzte Runde: Am Anstieg griff ich erneut an. Ich wurde auf der Zielgeraden abgefangen und belegte dann im Sprint den zweiten Platz.



Zwei Jahre später, an meinem 16. Geburtstag im Sommer 2002, stieg ich zu den Junioren auf und begann, den Radsport ernster zu nehmen. Ich gewann mehrere Male im Mallory Park, wobei ich mal meine Fähigkeiten als »Kletterer« und mal als Finisseur einsetzte. Eines Tages, als mein Vater an meiner Seite fuhr, sagte ich zu ihm: »Ich möchte den Massensprint fahren.« Also setzte er sich in der letzten Runde an die Spitze und fuhr, als ob er bei der Tour de France den Sprint für den Träger des Grünen Trikots anfahren würde. Ich saß an seinem Hinterrad und machte mich bereit. Wir fuhren so schnell den Berg hinauf, dass niemand einen Angriff wagen konnte. Ich trat an. Meine kleinen Beine kurbelten mit aller Kraft, um alles aus der beschränkten Junioren-Übersetzung herauszuholen, die an meinem Rad montiert war. Es gelang mir, in den vorderen Rängen einer Gruppe von etwa 90 Fahrern ins Ziel zu kommen.

Die einzelnen Rennen unterschieden sich in ihrem Ablauf erheblich, aber die Strecke war immer die gleiche, ebenso wie das Ritual, das sie begleitete. Die Rennen fanden dienstags abends um 19 Uhr für die Jugend- und Juniorenkategorien und donnerstags für die Elite statt. Ich eilte von der Schule nach Hause (nachdem ich im Bus so viele Hausaufgaben wie möglich gemacht hatte), aß so schnell es ging meine Bohnen auf Toast, und wir fuhren mit unserem Van zur Rennstrecke. Wir trafen uns an einer Holzhütte, um die laminierten Startnummern abzuholen, die schon seit mehr als zehn Jahren in Gebrauch waren. Nach dem Rennen kehrten wir zur »Renn-Zentrale« zurück, um Tee und Kuchen zu bestellen und uns mit Konkurrenten und Teamkollegen auszutauschen. Das war die Art von Radsport, die mir gefiel und die ich bis zum Ende meiner Karriere beibehalten wollte: ein Sport, bei dem der soziale Aspekt ein wesentlicher Bestandteil war.

## Axe Edge (Höhe: 497 Meter)

Einer meiner ersten Momente der Wahrheit im Radsport ereignete sich am Anstieg von Axe Edge. Er war einer von zwei Bergen, die bei der Junior Tour of the Peaks zu meistern waren. Es war eine vergleichsweise einfache Prüfung, die sich über etwa vier Kilometer bei rund vier Prozent Durchschnittssteigung erstreckte. Der Kampf bergauf sollte etwa eine Viertelstunde lang toben, wenn die ehrgeizigen Kletterer die Fesseln des Pelotons abschüttelten. Die Sprinter würden endgültig abgehängt. Das Hauptproblem war der Wind, der einen auf der Stelle treten lassen konnte, denn in diesem Teil des Peak District National Park gibt es keine Bäume, die die Straßen schützen. Meine Kumpel vom CC Giro, einem in Birmingham ansässigen Verein, wo wir alle gut befreundet waren, hatten mir versichert, dass ich mich gut schlagen würde: »Du hast die Statur eines Kletterers«, sagten sie. »Ich habe auch die Mentalität eines Kletterers«, antwortete ich.

Am Axe Edge fühlte ich mich in meinem Element. Ich war allein unterwegs, konnte die von mir gewünschte Kadenz treten und hatte genug Zeit, darüber nachzudenken, welcher Rhythmus mir vorschwebte. Ich hatte mich allein auf die Verfolgung des Ausreißers Tim Wallis gemacht, der eine gute Minute Vorsprung hatte. Leider machte ich in der vorletzten Runde einen Anfängerfehler: Ich setzte mir in den Kopf, ein Energy-Gel zu brauchen, statt einfach zu trinken. Folgerichtig war ich irgendwann dehydriert und wurde auf der Abfahrt von der Verfolgergruppe eingeholt, in der ich Dritter wurde.

Doch meine Soloverfolgung hatte die Aufmerksamkeit eines ganz besonderen Zuschauers auf sich gezogen. Dave Brailsford, der Sportdirektor von British Cycling, der für eine Flut von olympischen Medaillen verantwortlich war, hatte sein Auto am Gipfel von Axe Edge geparkt. Es war das erste Mal, dass ich ihn sah und

umgekehrt. Er hatte eine Stoppuhr in der einen Hand, einen Notizblock in der anderen. Jedes Mal, wenn wir vorbeikamen, bewertete er die relative Stärke der Talente, die sich aus der kommenden Generation von Radsportlern herauskristallisierten, schrieb die Zahlen auf, notierte die Namen und feuerte uns an. Meine Attacke hatte zwar nicht das erhoffte Ergebnis gehabt, aber sie führte dazu, dass ich für die Junioren-WM am Ende der Saison 2003 nominiert wurde.

## **The Tumble (Höhe: 482 Meter)**

Zu meinem ersten Duell mit Geraint Thomas kam es bei der Junior Tour of Wales im August 2004, in dem Jahr, in dem wir beide 18 Jahre alt wurden. Im Jahr zuvor war ich Vierter geworden, während er nicht am Start war, weil er an den Bahnweltmeisterschaften in Moskau teilnahm. Er verfügte über eine enorme Ausdauer, und obwohl es schwer vorstellbar war, dass er eines Tages die Tour de France gewinnen könnte, beeindruckte er durch seine Kraft, seine Klasse und seine Beharrlichkeit. Viele Trainer und Journalisten bezeichneten uns als die beiden größten Talente unserer Generation in Großbritannien, aber wir hatten nicht oft die Gelegenheit, uns miteinander zu messen.

Geraint kam aus Cardiff. Bei der Junior Tour of Wales fuhr er quasi in seinem Hinterhof und konnte auf die Unterstützung von zwei regionalen Teams zählen, insgesamt mehr als zehn Fahrer. Ich war in einer Ein-Mann-Mannschaft unterwegs, der einzige Fahrer in den Farben des CC Giro. Am ersten Tag gewann ich das Bergzeitfahren am Tumble, und der walische Gigant würde auch das Finale der Straßenetappe am letzten Tag bilden. Der Anstieg mutete ein wenig wie der Schwanz eines Drachens an, anfangs recht sanft, dann steil, bevor er abflachte, wenn man über seinen »Rücken« in

Richtung Gipfel fuhr. Das Zeitfahren verlief zwischen der Stadt Brynmawr und The Keeper's Pond, so genannt, weil sich die Hütte des örtlichen Wildhüters in der Nähe befand. Bei der zehn Kilometer langen Prüfung schlug ich Geraint um 44 Sekunden.

Drei Etappen später kam es erneut zum direkten Duell auf einer Etappe, die durch das ehemalige Kohleabbaugebiet von Bryn Bach führte. Die alten Schächte waren von einem See überspült worden, und das Industriegelände hatte sich in eine herrliche Parklandschaft mit schönen Bäumen verwandelt, in der die Luft nun rein war. Aufgrund eines seltsamen Phänomens kamen jedoch an regnerischen Tagen Kohlepartikel wieder an die Oberfläche. Der Rundkurs, auf dem wir fuhren, bestand aus zwei steilen Anstiegen und zwei technisch anspruchsvollen Abfahrten, und es war nass. Während der Kampf zwischen uns tobte, wurden wir immer schwärzer, der Ruß überzog zuerst unsere Beine, dann unsere Kleidung und schließlich unsere Gesichter. Wir sahen aus wie zwei Bergleute. Geraint griff unerbittlich an. Ich konterte jeden Angriff, den er startete. Schließlich sagte er zu mir: »Du hast das Gelbe Trikot, lass mich die Etappe gewinnen.« Wir einigten uns, obwohl er das gar nicht nötig gehabt hätte, denn er war im Sprint stärker als ich. Im Ziel hatten wir fast eine Runde Vorsprung auf das Feld.

Unser letztes Duell fand auf dem Tumble statt. Ich war überzeugt, dass ich der bessere Kletterer war, aber ich musste mich vor Geraint in Acht nehmen, der sehr motiviert war und unbedingt gewinnen wollte. Der große Hügel, der sich vor uns aufbaute, hatte auf drei, vier oder fünf Kilometern eine durchschnittliche Steigung von acht bis neun Prozent – man ist sich nicht ganz einig, wo er eigentlich beginnt. Als wir auf der Straße von Abergavenny aus auf den Berg zusteuerten, fuhren wir zunächst durch einen Tunnel aus Bäumen. Dann, als wir aus dem Wald auftauchten, erstreckte sich vor uns das Moorland, das Reich von Wind und Heidekraut. Zwei Kilometer vor dem Gipfel erkannte ich, dass sich direkt vor uns

ein Viehgitter befand, was bei der feuchten Witterung tückisch sein konnte. In der Anfahrt setzte ich mich an die Spitze und sobald ich das Hindernis überquert hatte, griff ich an. Wohl wissend, dass meine Konkurrenten noch über die rutschige Barriere ruckelten, nutzte ich die Überraschung zu meinem Vorteil. An dieser Stelle wird die Straße rauer und steiler, und ich gab alles, was ich hatte.

Ich erreiche den Gipfel und das Schild am Straßenrand, das das Ende der Anstrengung verkündet und gleichzeitig das Tor zur Erinnerung an unvergessliche Taten ist. Der Name des Berges steht dort auf Englisch und Walisisch geschrieben: »The Tumble« und »Y Tymbl«. Ich hatte die Junior Tour of Wales gewonnen, eine Minute und 14 Sekunden vor Geraint Thomas und zwei Minuten vor dem Iren Martin Monroe, der diese Königsetappe aus einer Ausreißergruppe heraus gewann, die sich im Tal abgesetzt hatte. Der Niederländer Steven Kruijswijk verpasste das Podium mit zwei Minuten und einer Sekunde Rückstand nur knapp. Ein paar Jahre später trug er das Rosa Trikot des Gesamtführenden beim Giro d'Italia und stand bei der Tour de France auf dem Podium in Paris.

In jenen schönen frühen Jahren waren die Berge bereits in meinem Blickfeld. Nicht als ein Traum, sondern als Ziel. Nicht als Verpflichtung, sondern als Belohnung. Das Erklimmen von Hügeln und Pässen rechtfertigte mein Engagement auf der Straße. Im Gegensatz zu vielen britischen Fahrern meines Alters weigerte ich mich, auf der Bahn zu starten. Ich habe es nur einmal versucht. Das war lange vor meiner Zeit als Junior, noch bevor ich Alpe d'Huez erklomm. Ich war elf Jahre alt, als ich an einem Schnuppertag im Velodrom von Manchester, zwei Autostunden von meinem Zuhause entfernt, teilnahm. Ich meldete mich für den Keirin-Wettbewerb an, ein Sprintrennen in einem Mini-Peloton, das sehr taktisch und schnell ist, weil man sich hinter

ein Motorrad setzt, um vor dem eigentlichen Rennen Geschwindigkeit aufzunehmen. Es fing nicht gut an, denn ich hatte Schwierigkeiten, mein Vorderrad direkt hinter dem Hinterrad des Motorrads zu platzieren. Ich verstand nichts von der kleinen Welt des Bahnradsports, ihren Regeln und Gesetzen, die bis in die Bereiche von Physik und Schwerkraft reichten. Warum bestanden die Fahrer darauf, keine Bremsen zu benutzen? Einen starren Gang zu verwenden, war ja noch in Ordnung. Ich hatte mich schnell mit dem Gedanken abgefunden, dass ich stürzen würde, wenn ich aufhörte zu treten. Aber warum fuhr man Rennen ohne Bremsen? Und kraft welchen Wunders gelang es den Fahrern, in 42 Grad steilen Kurven das Gleichgewicht zu halten? Die einzigen Steigungen, die ich zähmen wollte, waren die Pässestraßen in den Bergen.